

SENADO

SECRETARIA

DIRECCION GENERAL DE COMISIONES

XLIIIa. LEGISLATURA
QUINTO PERIODO

COMISION DE ASUNTOS INTERNACIONALES

DISTRIBUIDO Nº 2849 DE 1994

JUNIO DE 1994

COPIA DEL ORIGINAL SIN CORREGIR

VISITA DEL SEÑOR CANCILLER DOCTOR SERGIO ABREU

VERSION TAQUIGRAFICA DE LA SESION DE LA COMISION
DEL DIA 2 DE JUNIO DE 1994

A S I S T E N C I A

Preside : Señor Senador Américo Ricaldoni

Miembros : Señores Senadores Alvaro Alonso, Hugo Batalla, Juan Carlos Blanco, Leopoldo Bruera y Reinaldo Gargano

Invitados especiales : Señores Ministro de Relaciones Exteriores, doctor Sergio Abreu, acompañado por el Subsecretario, doctor José María Gamio; Director General de Asuntos Políticos, Embajador doctor Carlos Gianelli; Director de DALMAF, Embajador doctor Alvaro Alvarez; Director General de Asuntos Jurídicos, Embajador doctor Jorge Pérez Otermin; Delegado de la Comisión Administradora del Río de la Plata, C/N Angel Antoniello; Director de Relaciones con el Parlamento, Ministro Consejero Marcial Birriel; y Director de Información y Relaciones Públicas, Ministro Consejero doctor José Luis Remedi

1

SEÑOR PRESIDENTE.- Habiendo número, está abierta la sesión.

(Es la hora 17 y 37 minutos)

En nombre de la Comisión, damos la bienvenida al señor Ministro de Relaciones Exteriores, al señor Subsecretario y a los señores asesores que lo acompañan.

SEÑOR MINISTRO.- Hemos venido acompañados por el señor Subsecretario, el Director de Asuntos Limítrofes, el Director de Política Exterior, el Capitán integrante de la Comision Administradora del Río de la Plata, el Director de Asuntos Jurídicos y por el Director de Comunicaciones, quien también tiene a su cargo todo lo relativo a las relaciones con el Parlamento.

SEÑOR ALONSO TELLECHEA.- ¿Me permite, señor Ministro?

SEÑOR MINISTRO.- Con mucho gusto.

SEÑOR ALONSO TELLECHEA.- Es, simplemente, para dejar constancia de que lamentablemente no voy a poder permanecer durante el transcurso de toda la sesión, porque integro la Comisión Investigadora del Banco de Seguros, que está sesionando simultáneamente con ésta y a la que se me ha encomendado ejercer su presidencia. A pesar de que lo he intentado varias veces, obviamente no puedo estar en dos lugares al mismo tiempo.

(Hilaridad)

Por esa razón, pues, dentro de pocos minutos me veré obligado a retirarme de esta reunión.

SEÑOR MINISTRO.- Creo que uno de los temas más importantes a abordar es

el que tiene que ver con nuestra relación diplomática y las negociaciones a llevar adelante con la República Argentina, fundamentalmente, en lo que refiere al dragado, mantenimiento y balizamiento del Canal Martín García. Pienso que debemos intercambiar ideas sobre este tema porque, desde el punto de vista de la Cancillería, tiene una trascendencia y una prioridad en la política exterior, que se consolida mucho más allá del hecho específico en sí de estar negociando el dragado, mantenimiento y balizamiento de un canal.

Como es sabido, la política exterior del país tiene el respaldo de carácter político que supone la ejecución de toda política exterior de Estado y que, en el mediano y el largo plazo, debe proyectarse sin estar condicionada a aspectos sectoriales, partidarios o electorales, puesto que es la base fundamental de la credibilidad que el país tiene. Hemos afirmado que la credibilidad de un país se sostiene sobre tres pilares: la coherencia, la transparencia y la profesionalidad. Hablamos de coherencia en el sentido de que siempre debe mantenerse la misma posición frente a circunstancias iguales, más allá de las variaciones y de la dinámica que supone la política internacional. Creemos que la coherencia es un elemento que se utiliza con fuerza en defensa de los intereses del país.

¿Por qué la transparencia? Para que, más allá de los intereses específicos que existen --que, además, marcan la política exterior de un país--, se perciba que hay valores que se preservan y proyectan sin perjuicio de determinados temas puntuales que a veces presionan sobre decisiones que, en cierto sentido, puedan transformarse en antinomia frente a tales valores.

¿Por qué hemos hablado de profesionalidad? Porque es el respaldo más importante que tiene el país a la hora de defender sus posiciones. Debe existir profesionalidad en el manejo de los fundamentos de carácter jurídico, de los aspectos técnicos y, fundamentalmente, de los políticos.

Esto es, desde nuestro punto de vista, lo que el Uruguay debe preservar y mantener en el marco de una política exterior que tiene que quedar al margen de cualquier tipo de contienda electoral, a fin de proyectar en el mediano plazo esa coherencia, esa transparencia y esa profesionalidad para afianzar y respaldar la credibilidad que el país tiene.

El Uruguay es un país pequeño, inversamente proporcional a la dignidad de su territorio. No obstante, en el área internacional nos han respetado y nos respetan por el apego que tenemos a la observancia de los principios del Derecho Internacional, a las obligaciones de los Estados y a la seguridad jurídica, que es el principal patrimonio que nuestro país manifiesta en el exterior a la hora de defender sus posiciones.

En ese marco es que hemos venido manejando --y queremos continuar haciéndolo-- esta política exterior con la República Argentina, en donde desde nuestra percepción de los círculos concéntricos se aprecien las prioridades de la subregión, la región y el continente y, también, de las relaciones internacionales en este mundo cada día más global, interdependiente y unipolarizado. Esta no es una tarea fácil; son viejos reclamos y reivindicaciones del Uruguay y, por otra parte, debemos tener en cuenta la posición geopolítica que a nuestro país le

resulta muy cara en lo que hace a su defensa. ¿Por qué? Por lo que significa su presencia en los ámbitos geopolítico, geográfico y regional; porque es la puerta de salida de las exportaciones de la Cuenca del Plata y, además, porque tiene una proyección de relaciones con los dos grandes Estados que lo rodean, que ha superado la bipolaridad o, digamos, la utilización de un argumento a favor de uno para usarlo en contra del otro. Asimismo, porque existe una concepción más global de que el Uruguay debe manejarse ratificando su posición geográfica en el ámbito de la Cuenca del Plata.

Hoy, por primera vez en la historia, según lo manifestado, tuve el privilegio de asistir al Congreso de Intendentes, al que fui invitado por sus miembros para exponer acerca de qué relación existe entre la política exterior del país y los intereses del Uruguay todo y, fundamentalmente, de los gobiernos departamentales. Esta es una visión que sentimos con preocupación, porque creemos que la política exterior del Uruguay no tendría el menor sentido si sus pies y su cabeza no estuvieran relacionados con las demandas que supone una inserción dinámica de todo el país, ya sea en la capital como en aquellos lugares donde están las posibilidades de desarrollo regional. Resaltábamos allí la importancia que tiene esta posición geopolítica o el desarrollo de nuestro país y de qué modo lo percibíamos, inclusive, desde el punto de vista gráfico. Para nosotros, la Cuenca del Plata es como una gran mariposa, cuyo cuerpo está integrado por Bolivia, Paraguay y Uruguay y cuyas dos grandes alas son Brasil y Argentina. Si bien no podemos o no vamos a incidir en la fuerza de su aleteo, sí debemos presionar para que sea armónico y no perjudique el funcionamiento conjunto de todos estos aspectos.

Esta política llamada de los meridianos es la que impulsamos en la Cuenca del Plata para poder trabajar compensando energías y posiciones entre la situación difícil que se le plantea a Bolivia y Paraguay --países mediterráneos-- y la posición favorable que tiene Uruguay como salida de las exportaciones de toda esta producción, en una competencia con las dos grandes alas, que a la hora de definir sus intereses no tienen ningún tipo de concesión, sentimentalismo o romanticismo de carácter político. Esto es claro y lo tenemos que decir sin ningún tipo de ambaje, porque las negociaciones no son fáciles y no hay nada en este ámbito internacional político, geopolítico ni comercial que se nos conceda graciosamente. Simplemente, existen intereses en juego y los países tienen intereses permanentes y no amigos permanentes. Más allá de esta relación de vencindad --que realmente nos resulta satisfactoria, porque son los vecinos que la naturaleza y la política nos han dado--, tenemos que administrar este vínculo que he definido como la intensidad que los afectos nos determinan con los vecinos, al igual que con la familia. Así, a veces potenciamos nuestra hermandad en los aspectos positivos y otras nuestras diferencias en los negativos. Por esto, el Uruguay debe preservarse con cierta identidad y con gran cautela una posición que lo haga jugar un rol preponderante e importante en la Cuenca del Plata , sobre todo, teniendo en cuenta esta relación de equidistancia con Brasil y Argentina, fundamentalmente, a la luz de un acuerdo comercial como el del Tratado de Asunción, que nos lleva a tener una sociedad de complementación en el ámbito del intercambio de bienes y servicios que es una de nuestras prioridades en

la medida en que nos proyecta internacionalmente en la interlocución, como MERCOSUR, e internamente en nuestras posibilidades de mercado.

Los señores senadores se preguntarán el por qué de esta exposición tan extensa. Simplemente, intento que tengan conciencia de lo difícil que es para un país chico ir consolidando su posición y negociar, precisamente, en función de esta prioridad geopolítica.

Es así que en 1990 se firman notas reversales entre los gobiernos de Uruguay y Argentina, en las que se reconoce y se asume la obligación de llevar a cabo el dragado, balizamiento y mantenimiento del Canal Martín García.

Hemos traído una carta náutica de la Cuenca del Río de la Plata, a los efectos de poder ubicarnos.

SEÑOR BLANCO.- Me atrevería a recoger la sugerencia del señor Ministro en el sentido de desplegar la carta náutica, de forma de que podamos seguir este documento con los comentarios que se realicen.

(Se exhibe carta náutica de la Cuenca del Río de la Plata)

SEÑOR MINISTRO.- Este intercambio de notas del 8 de julio de 1991 entre los dos Presidentes a que hice referencia, establece la obligación de ambos Estados por el dragado, mantenimiento y balizamiento del Canal Martín García, que vincula a Nueva Palmira --terminal de la hidrovía-- con toda la hidrovía hacia el norte. Por lo tanto, se le daría la profundidad necesaria como para que se saliera de Nueva Palmira con 32 pies de profundidad requeridos para barcos de calado.

La Cuenca tiene dos vías: la de Nueva Palmira, bajando por el Canal Martín García y la del Canal Mitre, que llega por Buenos Aires.

En Julio de 1991 ambos gobiernos decidieron dragar el Canal Martín

García. El proyecto se comienza a ejecutar con un cronograma que se le otorga a la Comisión Adminstradora del Río de la Plata --que es un órgano binacional, con competencias específicas para administrar los intereses del Río de la Plata de acuerdo con el Tratado de Límites del Río de la Plata y el Frente Marítimo--, y luego se precalifican 20 empresas con 8 consorcios.

En 1992, el gobierno argentino comienza a dar señales de que tiene intenciones de proceder al dragado del Canal Mitre y proyecta la idea de lo que luego se concretó y llamó "Rosario al Mar". Se trata de un dragado a 32 pies desde Rosario hacia ultramar. Esto significa que en ese momento Argentina decidió cambiar el rumbo de sus obligaciones jurídicas emanadas de las Notas Reversales de julio de 1991 y proyectar e impulsar esta iniciativa de "Rosario al Mar".

(Se suspende la toma de la versión taquigráfica)

(Se reanuda la toma de la versión taquigráfica)

SEÑOR MINISTRO.- Entonces, Argentina decide impulsar en forma unilateral, a través de un decreto de 1993, el dragado del Canal Mitre, en un sistema muy especial, alterando las obligaciones jurídicas asumidas con nuestro país e incluso las bases económicas del lanzamiento del dragado de Martín García. Por un lado, se establece un subsidio de U$S 40:000.000 anuales para la realización de este dragado. A su vez, las Subsecretarías de Transporte, Recursos Fluviales y Aguas Navegables otorgan directamente las dragas y toda la maquinaria necesaria. Asimismo, se establece una serie de garantías y de compensaciones a las empresas adjudicatarias que entran bajo régimen de concesión pública, de forma de asegurar su rentabilidad y se procede a la aprobación de un decreto, no comunicándose a la República Oriental del Uruguay ninguna de sus disposiciones, en función de la interpretación antojadiza del Gobierno argentino en el sentido de que no debía pasar ese tipo de resolución por la aprobación de la Comisión Administradora del Río de la Plata.

Fundamentalmente, me gustaría dar la visión política de esta cuestión más que hacer referencia al hecho en sí. Concretamente, me interesaría hablar sobre la circunstancia o las etapas en las que la Cancillería planteó sus observaciones y llevó a cabo negociaciones y reuniones de toda naturaleza y a todo nivel, en forma permanente, tanto ante la Comisión Administradora del Río de la Plata como de la Embajada en Buenos Aires, Cancillería, Dirección de Asuntos Limítrofes y

Dirección de Política Exterior.

El resultado de todo esto fue que Argentina aceptó finalmente, luego de intensas negociaciones, someter a consideración de la CARI el pliego de condiciones del Canal Mitre. Por un lado, se reivindica ese órgano binacional y se posibilita, en el cumplimiento del Tratado, la realización de las observaciones que se crean del caso. Concretamente, se realizan trece consideraciones al pliego, que son aceptadas por la República Argentina, las que constan en las actas de la Comisión Administradora del Río de la Plata. Simultaneamente, se comienza a negociar con la nación hermana la forma de rescatar el cumplimiento de estas obligaciones y el dragado del Canal Martín García. ¿Cuál es el objetivo político de nuestro país en lo que respecta al dragado de este Canal? Sencillamente, ese dragado habilita Nueva Palmira y permite que todos los barcos entren allí, terminal de la Hidrovía, a 32 pies. Vincula Nueva Palmira con ultramar y, además, permite y da vida no sólo a los servicios portuarios, sino también a toda la navegabilidad del Río Uruguay hacia el norte, como bocas de salida de la producción y exportación del país.

En relación con la competencia ente Rosario y Nueva Palmira, cabe señalar que es claro que el objetivo de Buenos Aires era anestesiar, por un lado, al Puerto de Nueva Palmira, haciéndole perder competitividada y, por tanto, quitarle sentido al proyecto de la Hidrovía que nuestro país ha defendido con tanto énfasis. Este tema nos ha preocupado enormemente, de modo tal que el objetivo de Uruguay ha sido defender la posibilidad de hacer el dragado del Canal Martín García, aun cuando Argentina siguiera adelante con el del Canal Mitre.

¿Por qué nuestro país no puede oponerse a esto último? Porque mientras el Canal Martín García está en aguas comunes, el Canal Mitre se encuentra en aguas jurisdiccionales argentinas, que son de exclusiva jurisdicción de ese país. Tiene una pequeña proyección en aguas comunes, hacia el final del río, concretamente por el kilometro 205. Allí hay aguas comunes y se encuentra la salida a ultramar.

En su momento, se analizó la posibilidad de realizar objeciones a este sistema, porque se establece el sistema de peaje. Pero, por las disposiciones del Tratado, aun cuando se trata de un Canal de uso común, quien lo administra tiene la posibilidad de establecer la reglamentación y las condiciones de su administración. Todos los Canales del Río de la Plata, incluso el Martín García, son administrados por la República Argentina. Por consiguiente, nuestra preocupación era tratar de hacer el dragado de este último Canal, buscando elementos que nos permitieran complementarlo con la decisión del vecino país que, desde el punto de vista político y jurídico, iba contra la resolución adoptada en el mes de julio de 1991. Estrictamente en el aspecto jurídico, no podíamos cuestionar esa resolución, habida cuenta de que el Canal Mitre está en aguas jurisdiccionales argentinas. Esto nos llevó a realizar una serie de negociaciones muy duras que se extendieron hasta junio de 1993. En esas instancias se aprobaron Cartas Reversales en las que se reconocía la situación en el sentido de que, entre otras cosas, ya no era posible el dragado, el mantenimiento y el balizamiento por parte de empresas privadas sin la participación de los Estados, habida cuenta de que el Estado argentino estaba subsidiando en U$S 400:000.000 el funcionamiento del Canal Mitre.

Por lo tanto, si nuestro país no participaba de ese régimen especial, no había posibilidades de habilitar la competitividad del Canal Martín García respecto del Mitre. Esa circunstancia motivó la realización de negociaciones que en las notas reversales de 1993 determinaron que ambos Estados participarían en el Canal Martín García. Concretamente, Argentina reconoce su obligación de seguir adelante con ese Canal, aun trabajando en el Canal Mitre. Además, se establece un criterio de proporcionalidad y equidad en la participación de los Estados, tanto en la apertura, o sea en el dragado mismo, como en el mantenimiento del Canal. Las Notas Reversales fueron el elemento que nos permitió rescatar este principio ya que si hubiera sido por la voluntad de la República Argentina, no hubiera existido ni existiría hoy la posibilidad de seguir adelante con el Canal Martín García.

(Se suspende la toma de la versión taquigráfica)

(se reanuda la toma de la versión taquigráfica)

SEÑOR MINISTRO.- Esta situación de ventaja comparativa del Canal Martín García respecto del Canal Mitre es lo que nos fue llevando a adelantar los estudios de sedimentación encargados en las Notas Reversales de junio de 1993. Dichos estudios finalizaron en fecha y fueron presentados a la Comisión Administradora del Río de la Plata y, naturalmente, surgieron resistencias y observaciones desde el punto de vista técnico y político procurando solicitar estudios adicionales.

SEÑOR BRUERA.- En este momento no recuerdo con precisión en qué fecha se sostuvo en la Comisión --por lo menos así lo interpreté yo-- que era imposible la realización del dragado del Canal Mitre, no por razones teóricas, sino económicas. ¿Este argumento, ha perdido fuerza?

Planteo esta interrogante, porque de la intervención del señor Ministro ha surgido un elemento nuevo, que son los intereses de Rosario, que no habían aparecido en aquel momento. De todos modos vuelvo a reiterar la pregunta: ¿Para la Cancillería uruguaya, dejó de ser imposible, desde el ángulo económico, el dragado del Canal Mitre?

SEÑOR MINISTRO.- El hecho político es irreversible y la decisión de dragar el Canal Mitre ya fue adoptada por la República Argentina y se está llevando a cabo con la adjudicación de una licitación. Desde el punto de vista económico esto era inviable hasta que el Estado argentino decidió subsidiarlo en U$S 400:000.000; U$S 40:000.000 anuales y todo tipo de compensaciones y favores que se otorgan a la empresa concesionaria como contrapartida por la pérdida que pueda

sufrir por vías alternativas, como el Canal Martín García, que puedan competir con ella. Asimismo, desde el punto de vista jurídico, está planificado de una forma determinada.

Desde el ángulo de la naturaleza, la decisión se lleva a cabo con un dragado permanente, donde nosotros pensamos que más allá del esfuerzo que se pueda realizar, no es posible que el Canal Mitre alcance a tener los 32 pies que se le adjudican. Digo esto porque existen todos estos factores de la naturaleza e incluso a través de los estudios de sedimentación que oportunamente se realizaron en 1976, se demuestra una diferencia de uno a cinco, lo que indica que la naturaleza puede mucho más que los estudios efectuados.

SEÑOR GARGANO.- Lo que voy a manifestar puede incluirse dentro de la misma línea de lo manifestado por el señor senador Bruera.

Recuerdo que en una anterior reunión los Oficiales y Jefes de la Armada que asistieron plantearon justamente la tesis de que aunque se invirtiera permanentemente en el dragado del Canal Mitre, éste nunca llegaría a tener las condiciones de navegación para barcos de gran porte, que es el objetivo de la realización de la obra. Si no recuerdo mal, todo lo que hemos hablado en estos últimos diez años es, en cierta forma, la base de la tesis de la habilitación del Puerto de Rosario, es decir, llegar hasta dicho Puerto para utilizarlo como una boca de salida para grandes barcos, sobre todo cerealeros.

En consecuencia, me preocupa saber si los técnicos y los Oficiales de la Armada que asesoran al Ministerio, mantienen esa tesitura. Incluso, más allá de las inversiones, del subsidio y de todos los mecanismos que establezca el Gobierno argentino, si esto no es posible, la permanencia o viabilidad del Canal Martín García, así como el

destino de la Hidrovía y del Puerto de Nueva Palmira, de hecho, quedarían a salvo.

El año pasado quedé con la impresión de que cualesquiera fueran las alternativas, la única viabilidad es la del Canal Martín García. Deseo saber si esto se mantiene así.

Por otro lado, quisiera hacer algunas preguntas adicionales. Tengo entendido que el Canal Mitre se extiende hasta aproximadamente el kilómetro 200.

(Se hacen indicaciones sobre la Carta Náutica del Río de la Plata que se exhibe)

SEÑOR ANTONIELLO.- Los señores senadores podrán observar en el mapa que el Canal Mitre es el que va desde el Paraná de las Palmas hasta el acceso a Buenos Aires.

SEÑOR GARGANO.- ¿En ese lugar es donde se está realizando la obra y donde se establece el cobro del peaje?

SEÑOR MINISTRO.- El peaje se establece en toda la extensión de los Canales, incluso en el Canal del Indio hasta el kilómetro 205.3, es decir, desde Rosario hasta dicho kilómetro.

SEÑOR GARGANO.- Quiere decir entonces que ahí es donde se establece el peaje y se encuentra el meollo del asunto. Asimismo, el señor Ministro manifestó que la administración y regulación de los Canales del Río de la Plata está en manos de la República Argentina. Entonces, pregunto en qué situación estamos nosotros.

El señor Ministro conoce mi opinión al respecto --dejé constancia de la misma en una Comisión de Presupuesto--, contraria a que determinadas obras , incluso en nuestras aguas jurisdiccionales, se

hicieran a través del mecanismo de la concesión de obra pública y del cobro de peaje, porque considero que eso va a dificultar enormemente la operatividad de los Canales. Además, esto sí va a influir en el Canal Martín García porque, si no se cobra peaje en el mismo pero para acceder a él hay que transitar el Canal del Indio y llegar hasta los accesos al Puerto de Buenos Aires, la situación no va a cambiar, porque el tramo que hay que recorrer es mucho mayor. Por lo tanto, esto va a tener una influencia considerable en la forma de explotación de dicho Canal así como en la operatividad del Puerto de Nueva Palmira y en el destino de la Hidrovía. Cuando digo esto me estoy ubicando principalmente en problemas nacionales, es decir en la operatividad de Nueva Palmira y las cargas que van a salir desde ese punto en función de las plantas que se han instalado recientemente y de la inversión que ha hecho el Estado en la infraestructura del Puerto.

SEÑOR MINISTRO.- Precisamente, la inquietud del señor senador apunta a lo que es el corazón del tema. Digo esto, porque tenemos que ver qué viabilidad existe respecto a los Canales Martín García y Mitre, y como el sistema de peaje elegido por la República Argentina para este último y para las aguas comunes, puede incidir negativa o positivamente para los intereses del Uruguay, que son también los de ese país vecino y de toda la zona.

Sin embargo, resulta claro lo que nos informan los técnicos, en el sentido de que el Canal Mitre no llegará a mantener en forma permanente los 32 pies y que, inclusive, no será posible su profundización posterior --por razones obvias-- para facilitar el acceso de barcos de hasta 40 pies. Asimismo, es verdad que la República Argentina ha resuelto, en forma irreversible, dragar el Canal Mitre a unos 32 pies pero, fundamentalmente, con su decisión va a inhabilitar la posibilidad que en esa materia puedan tener Nueva Palmira y el Canal Martín García. Decimos esto porque, por un lado, al emplear el subsidio hace inmanejable, desde el punto de vista económico, la realización de la obra por parte de nuestro país. Precisamente, dicho subsidio determinará que el Canal Martín García no resulte competitivo. Concretamente, esto es lo que tuvimos que afrontar, por lo que debimos cambiar las condiciones a efectos de que los Estados participaran en lo que es actualmente el subsidio común, tanto en su apertura como en su mantenimiento, aún complementario con el peaje --es decir, con el régimen de concesión de obra pública a una empresa privada--, a efectos de hacer viable la competitividad entre los Canales Martín García y Mitre. Si no hubiera existido este último, no habría sido necesario un

régimen de subsidio, simplemente porque hubiera existido un peaje directo al eliminarse la participación del Estado del lado argentino.

Ahora bien; el Uruguay quiere que el dragado del Canal Martín García se haga de cualquier manera, pues tiene su ventaja natural y, asimismo, actualmente está ajustado a nuevas reglas de juego. La opción de nuestro país era que dicho dragado no se hiciera y, por tanto, se dejaba la navegación en manos de los intereses argentinos o, por el contrario, debía buscar una posible negociación con el vecino país para que, bajo el mismo régimen, se hiciera el dragado del Canal Martín García, y en el futuro se lo pusiera en condiciones de competitividad con el Canal Mitre. Precisamente, esa es la vía que hemos elegido, es decir, competir en régimen de equidad con el Cánal Mitre en el futuro, de tal modo que nos favorezca en el mediano plazo con lo que la naturaleza va a demostrar la posibilidad de que el mismo no sea profundizable a más de 32 pies, y que inclusive tenga dificultad para mantenerlos.

SEÑOR PRESIDENTE.- Deseo hacer una consulta al señor Ministro pues, en general, algunas expresiones me producen cierta desconfianza.

Concretamente, me gustaría saber qué quiere decir que "de futuro" la situación se daría de tal manera. De modo que, en el corto y mediano plazo, ¿la situación sería distinta a la del futuro?

SEÑOR MINISTRO.- La expresión "de futuro" quiere decir que las ventajas que ofrece el Canal Martín García respecto al Mitre, va a determinar que este último no pueda absorber su política de profundización a lejano plazo. Pensamos que ésta no podría llegar a los 32 pies, aunque la República Argentina está orientada a lograr dicha profundización, con todos los subsidios. Sin embargo, no creemos que en el futuro la

misma llegue a los 40 pies, como lo están reclamando el calado de los grandes barcos que hacen la transferencia cerealera.

Cuando hablamos de futuro, nos referimos a las posibilidades que, naturalmente, le ofrece el Canal Mitre al Martín García. Pero, mientras tanto, es claro que la carga que se transporta, si tiene el subsidio argentino, se trasladará por el Canal Mitre lo que, seguramente, va a eliminar las posibilidades del Canal Martín García.

El Canal Martín García, al entrar en un régimen de subsidio y de competencia equitativa con el Canal Mitre, las condiciones naturales de aquél van a atraer el pasaje de una gran parte de esa carga. Precisamente, ese es el argumento que esgrimen los intereses argentinos con cierta lógica; no es posible que pase por ese canal algo más del 90% de la carga que es argentina. Mientras tanto, nuestro país sostiene que si queremos ser más eficientes en la prestación de los servicios, debemos determinar un régimen mediante el cual se favorezca la seguridad de la navegación y los servicios que se presten en ambos lados de los canales, donde se va a competir en forma equitativa. De modo que lo importante no lo determina la procedencia de la carga, sino los servicios que se prestan y cuáles son los que tienen mejor competitividad respecto a la relación Argentina - Uruguay y, fundamentalmente, al Canal de Nueva Palmira.

El señor senador Gargano planteaba una inquietud con respecto al tema del peaje. En ese sentido, la República Argentina ha dividido el peaje en tres tramos: el canal principal --que es el que tiene mayor porcentaje de peaje--, destinado a financiar el que se cobra arriba de Rosario, que va a beneficiar aguas comunes; el otro, que va del kilómetro 205 a San Pedro y, el tercero, de San Pedro al norte.

Por lo tanto, un barco que ingrese o que salga, va a tener que empezar a pagar peaje para poder navegar donde antes no lo hacía. Cabe aclarar que estamos hablando de barcos de 32 pies; actualmente, ninguno puede navegar, en esta área, a esa profundidad. De modo que no le estamos cobrando peaje a los barcos que ingresan actualmente, sino a aquellos de gran calado que vayan a entrar en el momento que esté habilitada la profundidad correspondiente.

La crítica que se hace al respecto, es que los intereses de Rosario han decidido aplicar escalonadamente este peaje, para que la primera parte del tramo financie la última.

SEÑOR PRESIDENTE.- En el fondo, advertimos que existe una solución que es casi perversa para el Uruguay porque, si en este tramo que se inicia en el kilómetro 205, se empieza a cobrar un peaje --que, como señalaba el señor Ministro, va a financiar todo el dragado del Canal Mitre--, los barcos que, eventualmente, vinieran por Canal Martín García y terminaran entrando --porque no tienen otra alternativa-- a ese tramo que es el de peaje más alto, van a estar financiando el resto del dragado del Canal Mitre.

SEÑOR MINISTRO.- Exactamente, señor senador.

SEÑOR PRESIDENTE.- Por lo tanto, involuntariamente, estaríamos financiando parte de algo que no es de interés común, sino exclusivamente de los argentinos.

SEÑOR MINISTRO.- Eso es cierto. Reitero que tenemos tres tramos. En dos de ellos hay un peaje y favorece al Canal Martín García.

SEÑOR ANTONIELLO.- Si me permiten, deseo aclarar lo siguiente.

La República Argentina subvenciona la obra y termina con un peaje actual de 97 centavos cuando, en realidad, estaba calculada para 1.70

por tonelada de registro neto. De modo que el peaje resulta más barato porque la subvención argentina es muy fuerte.

Desde el kilómetro 205 al 37, se deberá pagar el 44%, o sea que se va a abonar 50 centavos por tonelada de registro neto para navegar hasta La Plata.

De acuerdo con los pliegos que se están terminando, del kilómetro 37 a Nueva Palmira, se le van a sumar doce centavos más. O sea que un barco de 25.000 toneladas de registro neto va a tener que pagar por concepto de peaje U$S 14.000 al subir Nueva Palmira y otro tanto, al bajar. Por lo tanto, el costo total será de U$S 30.000. Pero, actualmente, paga U$S 70.000 por algo que no usa. Por tal motivo, el peaje, aún con el recargo de esta zona, presenta condiciones favorables.

SEÑOR MINISTRO.- Ese es el argumento que utilizó la navegación uruguaya cuando realizó el estudio de costos, donde lo primero que hubo que cuestionar fue el sistema de peaje, puesto que Argentina había establecido un sistema unilateral. Este peaje tiene tres tramos. En el primero, pagan todos los barcos que entran por esa zona. Hay que destacar que Montevideo no entra en esto, no está incluido. Tal como dice el artículo redactado por la Argentina, el hecho de que el puerto de Montevideo esté exonerado, es una ventaja adicional.

SEÑOR RICALDONI.- Salvo, en la medida en que se aproveche la Zona Alfa, para no entrar a Montevideo.

SEÑOR MINISTRO.- Dicha zona no existe más. Los señores legisladores recordarán una interpelación llevada a cabo en la Cámara de Representantes que determinó su caída en forma definitiva. Pero eso es otra historia.

Reitero que hay tres zonas de peaje. La primera, es hasta La Plata.

(Se hacen indicaciones sobre la carta náutica del Río de la Plata que se exhibe)

Como ven, el barco que va hasta Nueva Palmira, paga dos

peajes.Lo que sucece es que como este tramo es más grande, financia al de más arriba. Con respecto al de arriba, hicimos la observación, en el pliego de condiciones, de que lo bajaran de 29 a 17, cosa que hizo Argentina para abaratar su transporte. Nuestra observación coincidió, además, con la protesta que realizó Buenos Aires sobre el tema, ya que se dieron cuenta de que iban a ser perjudicados por este sistema, al igual que lo sería Nueva Palmira. Aquí estamos frente a intereses vinculados a Rosario, que se relaciona con el puerto de Buenos Aires, en la medida en que el canal de acceso a dicho puerto se utiliza para salir.

Ahora bien; ¿el Uruguay puede admitir esto desde el punto de vista de los costos? No hablo desde el punto de vista jurídico, sino del de los costos. Reitero, ¿le conviene a Uruguay seguir insistiendo en el canal Martín García bajo el régimen de peaje? En realidad, sin subsidio, una empresa no hubiese podido funcionar, ya que el peaje habría sido demasiado alto, lo que hubiese hecho inviables los costos.Cuando vino un subsidio por U$S 400:000.000, las empresas pidieron manejarse en torno a 1.20. Argentina fijó un máximo de 1.70 por tonelada de registro neto. Ahora bien, la empresa concesionaria argentina ofreció 0.96, que es el precio de traslado de tonelada de registro neto de transporte. Como se quiere ser competitivo, 0,96 también va a ser el precio por tonelada para Martín García.

CAPITAN ANTONIELLO.- Cada tramo tiene un porcentaje.

(Se hacen indicaciones sobre la carta náutica del Río de la Plata que se exhibe)

SEÑOR MINISTRO.- ¿Cuál es el cálculo que se hace? Algunas veces se nos ha dicho que no sería posible que aceptáramos el peaje, porque el mismo torna inviable el recorrido. Diría que es a la inversa. En primer

lugar, debemos decir que esto va a permitir que entren barcos de gran calado, que hoy no entran, si bien pueden hacerlo en lastre, sin cargo. Sin embargo, no pueden bajar cargados. Lo lógico, si no existieran intereses tan importantes, sería que Uruguay y Argentina se pusieran de acuerdo en que los barcos entraran en lastre haciendo este recorrido y bajaran cargados por el canal Martín García. Así se utilizarían ambas vías, facilitando la bajada de todos los barcos cargados desde Rosario. Pero, reitero, que poderosos intereses se interpusieron. Entonces, se hizo un estudio de costos comparativos, tratando de ver si el pago de 0.59 por tonelada de registro neto es factible para un armador que debe venir hasta Nueva Palmira y pagar todo lo que se ha estipulado. Ante esto, hay que ver cuáles van a ser los resultados del dragado. -

El dragado va a permitir navegar las veinticuatro horas; balizamientos, mantenimiento, sistema de radar de satélite y, tecnológicamente, va a permitir a los barcos tener agua bajo la quilla. Todo esto supone una mayor eficiencia en la prestación de los servicios. No va a haber problemas de demoras, de seguridad en la navegación e, inclusive, habrá ahorros en los costos vinculados al practicaje.

La diferencia, de acuerdo con los estudios realizados es que frente a 0.59 que se pagará en este tramo, lo que representa un costo total de U$S 30.000, hoy se pagan U$S 76.000. No es que se paguen efectivamente, dado que no hay peaje; esa suma está representada por el costo que tiene un barco por espera --no puede navegar las veinticuatro horas y un día de espera significa U$S 12.000--, por la realización de complemento de carga, ya que al no existir la profundidad necesaria debe cargar parte y luego regresar. Antes tenía que ir a la Zona Alfa; hoy

va a otra zona. Para esto existe un precio de U$S 4 la tonelada. Todo esto, agregado a los costos de practicaje supone una diferencia de un cien por ciento entre lo que hoy le cuesta a un barco llegar al segundo tramo y lo que le va a costar una vez que se realice el dragado a 32 pies, con las condiciones favorables que esto representará para la navegación.

Estas son las razones que han permitido a Uruguay seguir adelante con el dragado de Martín García. Creemos que brindará la posibilidad, no sólo de rescatar la viabilidad de Nueva Palmira sino de que, en materia de costos,el programa resulte beneficioso.

¿Todos los barcos van a pagar peaje? No; va a haber excepciones. No van a pagarlo, en ningún tramo, los barcos con un calado de 15 pies.Esto está hecho para los barcos cerealeros, los grandes barcos, que van a acceder hacia arriba. Con estos costos mucho menores, los barcos que hoy no navegan --o si lo hacen, lo deben hacer con estos altos costos-- podrán acceder a ello. Por eso Uruguay insiste en seguir adelante con el dragado de Martín García. ¿En qué condiciones lo va a hacer? En condiciones equitativas y competitivas, a efectos de que a los barcos no les sea más beneficioso pasar por Martín - Mitre. Reitero que el peaje va a ser el mismo, va a ser competitivo y se aplicará en relación de equidad, como decimos en la nota. Así, las ventajas naturales de Martín García, a la larga, van a prevalecer y lo que se va a lograr es salvar la vigencia y la vida de Nueva Palmira, como terminal de la hidrovía.

Es decir que tanto en costos como en proyecto geopolítico, al Uruguay le conviene seguir manteniendo esta postura.Todo esto se hace a través de notas reversales que se están negociando, mediante las que

pedimos a Argentina que se mantenga el criterio de la proporcionalidad que debemos definir. Respecto de este problema, ambos Estados van a participar en dos aspectos. Uno de ellos es el dragado, es decir, en la profundización del canal que hoy tiene 21 pies.

SEÑOR ANTONIELLO.- El problema es que la zona más profunda está en este lugar, que es el viejo canal por donde los barcos subían normalmente antes de que se dragara éste, en el año 1920.

(Se hacen indicaciones sobre la carta náutica del Río de la Plata, que se exhibe)

Cuando Argentina dragó el canal para correr la vía de profundidad, buscando el límite de las aguas profundas, los residuos fueron arrojados a la Barra del Globo, pretendiendo anegar este canal, pero aunque la Barra del Globo se mantuvo tapada, el agua continuó existiendo.

SEÑOR MINISTRO.- Esto demuestra el sentido de cooperación que existe en el tema y los intereses que están en juego desde hace mucho tiempo.

Entonces, nuestra preocupación es saber cuánto van a participar los Estados. La obligación de Argentina es colaborar con Uruguay en la apertura y en el dragado de Martín García, bajo el régimen de concesión de obra pública. Esto significa que se adjudicará la obra a una empresa concesionaria, que cobrará un peaje. Como el mismo en la República hermana está subsidiado, obviamente deberá estarlo aquí, para que sea competitivo. Por consiguiente, tanto Argentina como Uruguay tendrán que aportar una cifra equis para la apertura --por única vez--, y una suma anual para el mantenimiento.

Lo que se busca es, por un lado, hacerlo viable y, por otro, dar a la obra el subsidio necesario para que pueda ser realizada, Ese es el margen de negociación que plantean las Notas Reversales.

¿Cuál es el objetivo? Que se lleve a cabo la obra de Martín García y que Nueva Palmira tenga viabilidad. Obviamente, el objetivo principal

es que toda esta zona tenga una boca de salida de exportación, especialmente para la producción maderera, que viene creciendo en nuestro país. La navegabilidad del Río Uruguay, a través del dragado, es otro de los objetivos perseguidos a fin de habilitar los puertos de Fray Bentos, Paysandú y hasta el de Salto Grande. Sin duda, Argentina ha puesto de manifiesto su reticencia e incluso su oposición; si por sus gobernantes fuera, no se realizaría la obra Martín García, ni el dragado, ni se haría posible la navegación por el Río Uruguay, puesto que no existe el menor espíritu de desprendimiento/o de concesión a los intereses de nuestro país. Debo aclarar que sí existió en la nota enviada por Menem en julio de 1991, pero fue claramente cambiado durante 1992, con el decreto de 1993 y con la obra del Canal Mitre por parte del gobierno argentino.

SEÑOR BRUERA.- ¿Quién fija el peaje y cómo lo hace?

SEÑOR MINISTRO.- El peaje es fijado por la empresa concesionaria, pero el punto de referencia ya está dado por lo que se cobra del lado argentino.

Si la República hermana decide financiar la obra Martín García con U$S 400:000.000 y otorga las máquinas y demás, la empresa concesionaria será la que ofrezca el menor precio de peaje. En lo que respecta al Canal Mitre, el concesionario es quien ofreció el menor precio, que si no me equivoco es una empresa holandesa.

SEÑOR BRUERA.- ¿Existe un plazo para el cobro de ese peaje?

SEÑOR ANTONIELLO.- Normalmente el plazo es de 10 años, pero con opción a 10 más.

A fin de aclarar alguna pregunta que se formuló, quiero decir que actualmente Nueva Palmira no tiene salida al mar por aguas nuestras;

para salir de allí es necesario retroceder por aguas interiores argentinas, dar vuelta en el Norte II y bajar por el Paraná. Esto implica 18 horas más de navegación y U$S 5.000 de costo de practicaje argentino. Quiere decir que todo lo que deba salir por Nueva Palmira tendrá que pasar por aguas interiores argentinas, en lo que jamás podremos intervenir.

SEÑOR GARGANO.- ¿Esto siempre fue así?

SEÑOR ANTONIELLO.- Lo que ocurre es que el Estado invirtió en este lugar, sabiendo que más abajo no había agua.

(Se hacen indicaciones sobre la carta náutica del Río de la Plata que se exhibe)

SEÑOR BATALLA.- ¿Esa salida por aguas interiores argentinas es para buques de cualquier calado?

SEÑOR ANTONIELLO.- Un calado de 19 a 21 es lo máximo que puede admitir Martín García.

Actualmente, con un calado de 26, que es lo máximo que admite Mitre --en algún momento admitió 28--, al salir de Nueva Palmira el barco es desatracado por un práctico uruguayo y, en cuanto pasa el muelle, son dos prácticos argentinos --que ya están a bordo-- quienes se ocupan de navegarlo hasta pasar el Canal Mitre, y nuevamente es entregado al práctico uruguayo en el 37.

SEÑOR MINISTRO.- Cabe destacar que si se construye Martín García, la administración se hará en forma conjunta entre Uruguay y Argentina, siendo la primera vez que nuestro país pueda participar. Actualmente todos los canales son administrados y mantenidos por Argentina, lo que hace que los reclamos permanentes que la delegación formula ante la ACAR sean sobre el boyaje, el balizamiento, etcétera, puesto que

Argentina no se preocupa por mantener en condiciones adecuadas los canales que puedan competir con sus propios intereses.

SEÑOR GARGANO.- Es obvio señalar que la hidrovía haría funcionar correctamente el puerto de Nueva Palmira, haciendo navegable Martín García para los buques de mayor calado, pero utilizando la vía de salida que va desde Rosario a Nueva Palmira por el norte.

SEÑO ANTONIELLO.- Lo que ocurre es que la carga va a tener que bajar a Nueva Palmira. Teóricamente es más barato bajar las cargas que subir los barcos. Lo ideal sería traerla al puerto de Montevideo, pero sucede que el tren fluvial que viene bajando el Río Paraná no puede navegar de esta zona para abajo porque las condiciones del río cambian totalmente.

(Se hacen indicaciones sobre la carta náutica del Río de la Plata que se exhibe)

Entonces, necesariamente hay que hacer algún trasbordo. En el caso de los buques argentinos, lo están haciendo en Rosario, con todas las terminales; y nuestrá opción es Nueva Palmira. Lo mejor que nos podría pasar es que mediante una buena política podamos instalar una cantidad de terminales a efectos de que las cargas del norte, que hoy están parando en Rosario, continúen por el tren de barcazas y trasborden acá.

(Se hacen indicaciones sobre la carta náutica del Río de la Plata, que se exhibe)

SEÑOR MINISTRO.- Lo que sucede es que actualmente llegan las barcazas, pero de ahí sólo se puede salir en ese tipo de embarcación. Por eso, en Nueva Palmira contamos con terminales y dos cintas graneleras, una privada y otra del Ministerio de Ganadería, Agricultura y Pesca. Pero

estas cintas cargan barcazas y no barcos de gran calado. Entonces, la idea --tal como quiere hacerse en Rosario-- es que los barcos puedan llegar a cargar a 32 pies.

SEÑOR PRESIDENTE.- En la solución que se está tratando de materializar --que aún no lo está--, ¿el costo hasta Nueva Palmira es mayor, igual o menor que el que insume por el tramo argentino?

SEÑOR MINISTRO.- Se trata de un costo competitivo.

SEÑOR ANTONIELLO.- Hasta este punto, es el mismo. De acá para arriba, existen dos rutas: Martín García - Nueva Palmira - Paraná - Bravo Guazú hasta San Pedro o la otra que sería ésta. O sea, este es un paréntesis para alcanzar dos puntos: el 37 y San Pedro, que son el punto sur y el punto norte.

(Se hacen indicaciones sobre la carta náutica del Río de la Plata que se exhibe)

Si se viene a Nueva Palmira va a salir menos, porque hay un tramo, que es el que va desde allí hasta San Pedro, que no lo va a pagar. O sea, el segundo tramo de tarifa argentino, que va desde el 37 a San Pedro, por el lado de Martín García, se divide en dos, una de cuyas partes va a Nueva Palmira. O sea que el 17%, que es el tramo dos que va del 37 a San Pedro por el lado de Martín García, se está calculando un 12% por el lado de Nueva Palmira y un 5% hasta San Pedro; además, se ahorraría el tercer tramo, que es alrededor del 23%, de San Pedro a Rosario.

SEÑOR PRESIDENTE.- Justamente, de ahí viene mi confusión. ¿Qué se quiere decir cuando se habla de peajes equitativos? ¿Acaso para que sean equitativos se puede interpretar que tiene que ser más caro el peaje que cobremos a través del trayecto de Nueva Palmira y, por lo tanto, ello significa que se nos obliga, casi contra natura, a asumir innecesariamente el peaje para que no estén en inferioridad de condiciones en materia de competitividad con respecto al trayecto por el otro lado? Es decir, da la impresión de que esas condiciones equitativas pueden significar que tengamos que cobrar más de lo que sería necesario, porque si no los argentinos no nos van a ayudar a dragar el Martín García.

SEÑOR ALVAREZ.- Las Notas Reversales establecen la efectiva competitividad de Martín García con respecto a otras alternativas. Los Estados se comprometen a fijar un régimen económico que garantice esa efectiva competitividad.

Seguidamente, se determina que a tales efectos las partes se obligan a contribuir a que eso sea posible, en forma proporcional y equitativa. Lo que es equitativo es la forma en que van a contribuir las partes; el peaje tiene que ser efectivamente competitivo.

Por consiguiente, reitero, las partes se obligan a que el peaje que se establezca por Martín García sea efectivamente competitivo con otras alternativas. Este es el primer concepto.

En segundo lugar, a los efectos de hacer eso posible, las partes se obligan a garantizar, mediante una contribución, esa efectiva competitividad. ¿Cómo va a ser la contribución de las partes? Va a ser proporcional y equitativa. Reitero que eso es lo que establecen las Notas Reversales del 24 de junio de 1993.

SEÑOR PRESIDENTE.- ¿Y ello, en la práctica, qué significa?

SEÑOR MINISTRO.- Peaje competitivo quiere decir que va a ser el mismo.

SEÑOR ALVAREZ.- No sólo el peaje; todo el tratamiento tiene que ser el mismo, porque si no, no hay una efectiva competitividad.

SEÑOR PRESIDENTE.- Mi interrogante es --y aclaro que no estoy emitiendo un juicio al respecto-- si peajes iguales significa que hay que subir nuestra tarifa por encima de lo que sería necesario, dadas las condiciones naturales del canal de Martín García, para que esté en un pie de igualdad con la tarifa argentina. ¿Eso es así?

SEÑOR MINISTRO.- No, señor Presidente.

SEÑOR ALVAREZ.- A igual trecho, igual peaje.

SEÑOR GARGANO.- Pienso que el señor Ministro y sus asesores se darán cuenta de la dificultad que tenemos en captar esta negociación y las ventajes o desventajas que ella puede aparejar al país.

Quiero hacer un razonamiento en voz alta y, a su vez, deseo que se me diga si estoy en lo cierto o no.

En primer lugar, el dragado del Canal Mitre se hace de cualquier forma, de modo de permitir la operativa de los buques de gran calado,

que es lo que persigue el Puerto de Rosario. Por supuesto, esto es algo que no podemos impedir y que, además, no tiene significación para nosotros.

Hay un solo factor que nos puede afectar, y es que el buque que venga a operar en el Puerto de Montevideo establezca un flete pensando en el costo que tendrá por el peaje que deberá pagar para continuar su viaje hasta el Puerto de Buenos Aires o hasta el de Rosario. Allí hay una ecuación económica que también nos va a afectar, pero subsidiariamente. Normalmente, los buques atracan en el Puerto de Montevideo, dejan parte de su carga, y luego siguen rumbo a Buenos Aires y a Rosario. De manera que el dragado del Canal Mitre y toda la operación que se está llevando a cabo por el Gobierno argentino, nos afecta, pero parcialmente, digamos.

Sí me importa saber si la ecuación económica del dragado del Canal de Martín García, que vamos a tener que pagar nosotros en una parte importante --al menos, en un 50%-- es proporcional. Ahora, ¿qué va a facilitar esa inversión muy grande que hará el país o, en todo caso, el pago de ese subsidio importante que se hará a las empresas concesionarias? Con ello se busca que lleguen al Puerto de Nueva Palmira aquellos buques que vayan a recoger cargas provenientes de la hidrovía, es decir, aquellas transportadas por barcazas que hayan llegado a dicho puerto desde el Paraguay, Bolivia, etcétera. ¿Acaso esa inversión es redituable? ¿Por qué pregunto esto? Por lo siguiente: porque también esas barcazas pueden ir al puerto de Rosario y salir por el Canal Mitre. Si ello ocurre, entonces, la hidrovía, para nosotros, se transforma en un planteo meramente teórico, porque dependerá de la fuerza que tenga cada operativa para poder

utilizar uno u otro canal de salida.

Es decir, eso va a ser algo teórico, porque si bien hacemos que sea navegable el Canal de Martín García y permitimos que lleguen los buques de gran calado, no van a ir porque van a salir por otro lado. Eso es lo que me pregunto. Por lo tanto, vamos a establecer una oferta distinta.

SEÑOR PRESIDENTE.- No es una oferta distinta. Los peajes son iguales, por lo que la oferta es la misma. Jugarán otros factores, pero no el costo.

SEÑOR MINISTRO.- La pregunta que formula el señor senador Gargano se encuadra en una duda --y más que una duda, en una realidad-- que tenemos todos. ¿Cuál es el riesgo que algunos piensan que puede existir? Que se drague el Canal de Martín García, que se lleve a cabo el aporte de los Estados, que el Uruguay haga un sacrificio financiero y que, en definitiva, los buques se limiten a pasar por el Canal de Martín García o, inclusive, ni siquiera por allí, y vayan por el otro lado.

Aquí habría que analizar dos cosas. Una de ellas es el volumen de carga, es decir qué proyección de volumen de carga existe para que ambas vías sean competitivas, pero complementarias. Esto significa que en el futuro existiría un volumen de carga tal que le daría vida a Rosario y a Nueva Palmira.

Las personas que han estudiado el tema sostienen que cada día va creciendo este volumen de carga, habida cuenta de que la producción cerealera, en la utilización de la vía fluvial, tiene un instrumento muy importante. Esto es así, porque no hay competitividad con el transporte terrestre, aunque dichos traslados también se realizan por esta vía. Antes eran los corredores de exportación los que iban hacia los puertos del Brasil y desplazaban la posibilidad del transporte fluvial. Hoy, eso es complementario por el volumen y porque el transporte fluvial es más barato en su costo y mucho más aún en su mantenimiento. Pero además, los Estados como el de Rondonia y Matto Grosso del Sur, tienen la misma situación que Paraguay y Bolivia, quiere decir que son tan mediterráneos, a pesar de ser brasileños, como los dos países vecinos. Por lo tanto, necesitan buscar la vía más rápida y eficiente para poder transportar su carga.

Por otra parte, del lado brasileño hay una movilización de miles y miles de camiones con bandera de ese país que cuentan con privilegios y preferencias que entorpecen las cosas y con un costo de flete, absolutamente inmanejable o, por lo menos, no competitivo con la navegación fluvial. Entonces, este tipo de navegación para el Uruguay supone el aumento de volumen de carga pero además --según nuestros cálculos, al mediano plazo-- siempre va a existir la competitividad del

puerto de Nueva Palmira, por variadísimos motivos, pero también la del canal Martín García por razones favorecidas por la naturaleza.

SEÑOR BRUERA.- ¿Qué quiso decir el señor Ministro, cuando se refirió al mediano plazo?

SEÑOR MINISTRO.- Me refería a cinco o diez años.

Lo que no se puede decir en el día de hoy es que todo está asegurado si abrimos el canal de Martín García, porque no estamos en condiciones de afirmar que, de esta manera, los barcos pasarán por Nueva Palmira y que todo este esfuerzo nos asegura una rentabilidad total. Evidentemente, esto no es así ya que estamos subsidiando para que el concesionario pueda funcionar. Aquí está en juego, desde el punto de vista geopolítico --y este no es un argumento romántico--, nuestra independencia comercial, nuestra vía de alternativa y nuestra ausencia de dependencia de todo lo que significa la estructura y el engranaje con puertos y comunicaciones fluviales argentinas. Ahí hay un costo financiero y de inversión, que a veces no tiene como contrapartida otro de la misma naturaleza, aunque sí la tiene en materia de estrategia y de proyección de futuro. Eso lo hemos hecho y sopesado de tal forma que nos ha impulsado a seguir adelante, aunque no tengo la respuesta para tranquilizar al señor senador Gargano en cuanto a que la rentabilidad está totalmente asegurada , que el volumen va a ser avasallante y que Nueva Palmira no va a tener ningún tipo de problemas.

Por otro lado, como los intereses argentinos con respecto al puerto de Rosario son de tal naturaleza --que hasta han llegado a las amenazas de muerte-- que en circunstancias de negociación condicionada se percibe que los intereses que nosotros defendemos, que son los del

puerto de Nueva Palmira, por variadísimos motivos, pero también la del canal Martín García porque la naturaleza lo favorece.

SEÑOR BRUERA.- ¿Qué quiso decir el señor Ministro, cuando se refirió al mediano plazo?

SEÑOR MINISTRO.- Me refería a cinco o diez años.

Lo que no se puede decir en el día de hoy es que todo está asegurado si abrimos el canal de Martín García, porque no estamos en condiciones de afirmar que, de esta manera, los barcos pasarán por Nueva Palmira y que todo este esfuerzo nos asegura una rentabilidad total. Evidentemente, esto no es así ya que estamos subsidiando para que el concesionario pueda funcionar. Aquí está en juego, desde el punto de vista geopolítico --y este no es un argumento romántico--, nuestra independencia comercial, nuestra vía de alternativa y nuestra ausencia de dependencia de todo lo que significa la estructura y el engranaje con puertos y comunicaciones fluviales argentinas. Ahí hay un costo financiero y de inversión, que a veces no tiene como contrapartida otro de la misma naturaleza, aunque sí la tiene en materia de estrategia y de proyección de futuro. Eso lo hemos hecho y sopesado de tal forma que nos ha impulsado a seguir adelante, aunque no tengo la respuesta para tranquilizar al señor senador Gargano en cuanto a que la rentabilidad está totalmente asegurada , que el volumen va a ser avasallante y que Nueva Palmira no va a tener ningún tipo de problemas.

Por otro lado, los intereses argentinos con respecto al puerto de Rosario son de tal naturaleza --que hasta han llegado a las amenazas de muerte-- que en circunstancias de negociación condicionada se percibe que los intereses que nosotros defendemos, que son los del país, a la

larga o a mediano plazo van a prevalecer.

SEÑOR BLANCO.- Quisiera realizarle una consulta al señor Ministro que, tal vez, la pueda contestar el asesor naval de la delegación que nos visita. Mi pregunta va dirigida a saber cuál es el calado habitual de los barcos que, básicamente, se utilizan en este tipo de operaciones y cuál sería la evolución previsible de la tecnología de barcos en cuanto a calado.

Si el canal Mitre está condenado a no superar los 28 pies por razones geográficas, me gustaría saber si el margen que existe con respecto al canal Martín García, cotejado con la tecnología marítima, es relevante a los efectos de dar una ventaja en la competencia.

SEÑOR ANTONIELLO.- El canal Mitre tiene un problema aun mayor que el del barro y que corresponde a las curvas de Paraná Las Palmas. Debo aclarar que las medidas de los barcos tienen cierta relación y que, por lo tanto, no se fabrican buques de 32 pies con 10 metros de eslora, sino con 250 metros, lo que significa dos cuadras y media. Estos barcos pueden doblar a 28 pies porque vienen con suficiente agua entre la quilla y el fondo, lo que permite gobernar la hélice y el timón, pero no pueden hacerlo a 32 pies ya que terminan varando en las curvas. Ultimamente, tuvieron que sacar barcos de 250 metros, quitarles el lastre y con 22 pies los mandaron por Martín García.

(Se hacen explicaciones sobre la carta naútica del Río de la Plata, que se exhibe)

Estos barcos, con 40 metros se llevan las boyas de largo. Por lo tanto, el problema de Paraná Las Palmas, repito, no consiste solamente en el barro sino en las curvas.

Ese es el miedo de las terminales, ellos saben que por aquí no hay

curvas.

Con respecto a los 32 pies que se van a dragar --que sumado a los tres pies de marea normal que tiene el río, totalizarían 35--, van a permitir que se pueda navegar por aquí. Pero un barco con 35 pies, jamás va a pasar por el canal Mitre porque no podrá doblar por Paraná Las Palmas.

Los barcos podrían transitar a 40 pies y en un futuro no van a poder aumentar las dimensiones porque están referidas a las medidas máximas del Canal de Panamá. Por lo tanto, si el barco tiene que operar en dicho canal, no podrá superar las condiciones porque de lo contrario quedaría subordinado a realizar los viajes por el estrecho de Magallanes o el cabo de Buena Esperanza. En un futuro, se puede arriesgar que se van a mantener los 40 ó 42 pies de calado. Por lo tanto, si podemos cargar el barco a 32 pies --más 3 pies que nos da la marea--, estaríamos trabajando con la carga máxima y en ese sentido, creemos que por la diferencia jamás va a hacer un completado, porque no cierra económicamente.

SEÑOR BLANCO.- Según interpreté de las explicaciones del señor Antoniello, con respecto a los peajes, un capitán de barco o un armador estaría inclinado --en cuanto a este tipo de buques graneleros-- a utilizar el canal Martín García y no el Mitre, en función de las ventajas que para la navegación en términos de seguridad y rapidez ofrecería el primero con respecto al segundo. Esto en cuanto a una conclusión teórica que, quizás, no tenga que ver con los hechos comerciales, ya que aquí jugarían otros intereses y aspectos que no podemos controlar. Con esto estoy tratando de clarificar simplemente el aspecto físico y técnico, los demás deberán aplicarse sobre esa

realidad geográfica que tiene una determinada fuerza económica que habrá que compensar o contrabalancear con los intereses de otra naturaleza que puedan existir.

SEÑOR BATALLA.- Pienso que todo este proceso un poco tiende a dar fundamento a lo que es la próxima apertura de la licitación para el dragado del Canal Martín García. Pregunto, entonces, si en el pliego de condiciones se ha previsto la participación del Estado, o si se piensa que la obra se va a financiar única y exclusivamente con el producido del peaje.

SEÑOR MINISTRO.- Está previsto lo siguiente.

Los estudios hechos por dos consultoras que trabajaron en el tema determinaron que el costo del dragado se ubicaría en aproximadamente U$S 107:000.000 y que el mantenimiento anual ascendería a U$S 9:000.000. Esto es así frente a diferentes costos que tendría el Canal Mitre. Concretamente, el mantenimiento de éste sería U$S 30:000.000 o U$S 35:000.000.

Ahora bien, en las Notas Reversales que estamos negociando es donde se hace referencia a la participación de cada Estado. Se trata de que ambos Estados participamos proporcionalmente en la apertura; es decir que en base a determinados porcentajes se sabrá cuál será la participació de cada uno.

Como es obvio, esto tiene etapas de ejecución y cada Estado debe hacer las previsiones presupuestales para poder hacer frente a este acuerdo.

Por otro lado, hay un porcentaje importante de mantenimiento que también los Estados van subsidiando a medida que transcurre el tiempo, que se complementa con el peaje que cobra el concesionario. Si éste tomara sólo el peaje, en este momento no existiría la más mínima

posibilidad de rentabilidad. Esta es la razón por la que Argentina subsidió y nos obliga a nosotros a hacerlo.

Ahora bien, en el futuro el mantenimiento se podría ver reducido, puesto que al aumentar el tráfico en forma importante, se reduce el subsidio en virtud de que el peaje lo financiará.

Lo que estamos negociando con el gobierno argentino es, justamente, los porcentajes de participación. Si bien hay intereses en juego —y a ello se referían los señores senadores al hablar de las declaraciones hechas por el Secretario de Transporte del país vecino—, ésta es para nosotros una etapa muy importante, pero menos que la decisión política de llevar a cabo el dragado y balizamiento del Canal Martín García. De no ser por las Notas Reversales de julio de 1991 —en las que el Presidente Menem selló un compromiso—, no existiría la menor posibilidad de que el Canal Martín García se dragara. Esta es, quizás, una de las concesiones que, en consonancia con lo hecho por Perón en 1974, algunos presidentes argentinos hacen al Uruguay: por un lado, en el Tratado de Límites del Río de la Plata en el frente marítimo y, por otro, en el caso de Martín García. Esto es, repito, lo que estamos confrontando ahora.

Naturalmente que los que están en contra —que es la Secretaría de Transporte y el Ministerio de Economía— quieren poner menos, entre otras cosas, porque la intención es seguir obstaculizando la posibilidad del dragado del Canal Martín García. Esto es lo que estamos tratando de viabilizar en las negociaciones que encararemos en el día de mañana.

Creo que es muy importante la pregunta planteada por el señor

senador Blanco en cuanto a la seguridad de la navegación. Los marinos nos han dicho en reiteradas oportunidades que el balizamiento, las boyas y el navegar de noche tiene un gran peso en la seguridad de la navegación. En este sentido, todas las ventajas están a favor del Canal Martín García; inclusive, en lo que hace al interés de la navegación de ambos países. Justamente, una de las cosas que más nos preocupó fue de qué forma en Argentina pesan más los intereses unilaterales y comerciales que los nacionales. Para la navegación de toda la Cuenca del Plata es bueno disponer de dos vías, puesto que de ese modo la seguridad de la navegación se afianza. Si hoy no se hiciera el dragado del Canal Martín García y se trancara el del Canal Mitre, quedaría totalmente obstruída la navegación en la entrada y en la salida, cosa que ha sucedido hace poco tiempo.

SEÑOR BATALLA.- Pido escusas al señor Ministro porque debo retirarme. Lamento no poder quedarme hasta el final de la sesión, pero adelanto que seguramente la versión taquigráfica me dará una idea de lo ocurrido.

SEÑOR GARGANO.- No sé si fue en las disposiciones presupuestales de 1990 o en la Rendición de Cuentas de 1991 que se estableció la posibilidad de que se diera la concesión de obra pública para el dragado del Canal Martín García con la contrapartida del peaje.

Quisiera preguntar, entonces, si desde el punto de vista jurídico el Poder Ejecutivo ya cuenta con la habilitación para proceder al acto jurídico de concesión.

Por otro lado, si no entendí mal la explicación dada por el Capitán Antoniello, la inversión que se realice es beneficiosa desde el

punto de vista de la intensificación del tráfico por los canales que llevan a Martín García, dado que actualmente la operativa hace invertir a los armadores en esperas, etcétera, más de lo que tendría que pagar en el caso del peaje. O sea que el beneficio estaría en que el costo del peaje es menor a lo que actualmente le cuesta al armador transitar por esta vía. Creo que esto es muy importante para saber si el Poder Ejecutivo, digamos, va bien encaminado en el planteo que está realizando. Desearía, por lo tanto, que se me confirmara si esto es así.

SEÑOR ANTONIELLO.- El barco va a perder, por lo menos, un día en lo que se llama el viaje redondo --es decir, de recalada a recalada--, lo cual implica un costo de U$S 12.000. A esto debe sumarse U$S 5.000 de práficos argentinos. Por otra parte, hay que tener en cuenta que la nave sale con 26 o 32 pies. Justamente, esa diferencia de seis pies representa dejar 12.000 toneladas en el muelle a un costo de U$S 4 la unidad. O sea que aquí tendríamos U$S 48.000 más que, sumados a los U$S 12.000 y U$S 5.000 a que hacíamos referencia, nos llevaría a una cifra cercana a los U$S 65.000 o U$S 70.000, que hoy se pierde por algo que no se puede usar y que mañana se va a pagar por un servicio que se va a brindar.

SEÑOR PRESIDENTE.-Quiero volver --y pido disculpas por ello-- a lo que en parte nos explicaba el Embajador Alvaro Alvarez.

Me llamaron la atención algunas expresiones que figuran en las Notas Reversales. Creo recordar que se habla de algo así como una especie de concepto de equidad en el peaje.

SEÑOR ALVAREZ.- No es así, señor senador. La equidad no se refiere al

peaje sino a los aportes.

SEÑOR PRESIDENTE.- ¿Destinados a qué? ¿A la licitación?

SEÑOR ALVAREZ.- Destinados a apoyar la obra, a fin de que pueda existir, precisamente, una efectiva competitividad en los peajes, que se logra por medio de los aportes de los gobiernos.

SEÑOR PRESIDENTE.- A la competitividad la entendería en el sentido de que el costo fuera equivalente, yendo por un trayecto o por otro. Si es así --tal como se me señala--, mi pregunta es la siguiente. ¿No se le ocurrirá mañana al Gobierno argentino decir que esos mayores costos que el Capitán nos señala con tanta claridad deben ser tenidos en cuenta para crear un costo equivalente por la vía de que el peaje uruguayo tenga un "sur plus" que compense lo otro? Todos podemos ver los esfuerzos que el Gobierno argentino está haciendo para privilegiar la navegación por el Canal Mitre, por lo que podría sostener que, de otro modo, no habría competitividad entre los dos canales dado que hay más prácticos, un día más de viaje, etcétera. Por consiguiente, para que haya equivalencia, ¿es necesario que la tarifa uruguaya sea diferencial con respecto a la argentina? Asimismo, me pregunto si no existe también ese riesgo en el futuro en cuanto a la lectura que hagan los argentinos de estos acuerdos. Evidentemente,esto no tendría mucho que ver con la buena fe que debe imperar en un acuerdo internacional, pero de todos modos podría esgrimirse.

SEÑOR ANTONIELLO.- El pliego de obras de Martín García establece la igualdad del peaje para las dos obras, lo que quiere decir que el costo del peaje será el mismo. Cabe señalar que el peaje ya ha sido fijado. El tema es que en el Canal Mitre se hizo una obra poniendo la subvención a quien cobrara menor peaje; de ahí que del 1,70% calculado se pasó al 0,97% ofrecido por una empresa.

SEÑOR PRESIDENTE.- Solicitaría al señor embajador Alvarez que leyera la

frase en cuestión.

SEÑOR ALVAREZ.- Dice así: "En este contexto, propongo a vuestra excelencia que nuestros Gobiernos aseguren la viabilidad de la mencionada obra, comprometiéndose a otorgar el apoyo necesario para su realización, de modo que, el peaje a aplicarse garantice la efectiva competitividad de esa vía fluvial frente a otras alternativas. Tan pronto como finalicen los estudios de sedimentación ya comprometidos en el seno de la Comisión Administradora del Río de la Plata los Gobiernos acordarán en un plazo adecuado a los fines de la lictación la participación proporcional y equitativa de cada parte en el aporte establecido por el párrafo anterior."

SEÑOR PRESIDENTE.- ¿Cuál es el aporte establecido en el párrafo anterior?

SEÑOR ALVAREZ.- Es el necesario para que el peaje a aplicarse garantice la efectiva competitividad de esa vía fluvial, frente a otras alternativas.

SEÑOR GARGANO.- El capitán señaló recién que no tenemos que establecer el peaje, porque él ya viene determinado por la licitación que se hizo para el canal Mitre. Personalmente, quisiera plantear lo siguiente. Ese peaje para el Canal Mitre, que es de 17 centavos de dólar, obliga a que el subsidio que debamos pagar para llegar al precio de explotación del Martín García pueda ser muy elevado. Pido perdón por la dificultad del razonamiento, pero el partir de un peaje establecido para una obra de distinta naturaleza, en la que existen diferentes intereses en juego, puede obligarnos a hacer erogaciones mayores para volver operativo y competitivo a Martín García. Pienso esto porque creo que no todas son

ventajas. Partir de un precio ya dado para el cobro del peaje implica para nosotros una falta de autonomía en el financiamiento de la obra y en la determinación de los costos.

SEÑOR MINISTRO.- Aquí existen dos aspectos a tener en cuenta. Uno de ellos es el peaje y el otro los aportes.

Cuando se dice "efectivamente competitivo" se quiere decir que no haya diferencias de peaje que favorezcan la utilización de una vía con respecto a otra. Esto quiere decir que quien se va a enfrentar a dos vías, elegirá la que prefiera. El peaje no altera esa opción.

Cuando nos referimos a los aportes proporcionales y equitativos, estamos hablando de los aportes de los Estados en relación con la apertura y el mantenimiento, porque en el tráfico existe una importante carga argentina por lo que ese país debería aportar un poco más, para que esa carga tuviera abierto el Canal de Martín García.

El problema que planteamos es el siguiente. Teniendo en cuenta el tráfico que hoy existe, ¿qué es lo que puede suceder? Que venga un barco y prefiera siempre la vía del Canal Martín García porque ofrece más seguridad, menos problemas o porque está en mejores condiciones.

Frente a este tema de competitividad e igualdad Argentina ve con preocupación el hecho de que los barcos puedan elegir otra vía que no sea el Canal Mitre. En ese sentido, en agosto de 1983, el Ministerio de Economía, Obras y Servicios Públicos dicta la resolución Nº 92 por la que se garantiza la totalidad del tráfico al futuro concesionario de la obra del Canal Mitre, a través de una compensación por cada buque que decida utilizar el Canal Martín García provocando la disminución de los ingresos. De cien barcos que puedan pasar, de pronto ochenta deciden no

hacerlo, los que deben pagar el peaje en Martín García, pero el concesionario que pierde el peaje recibe una compensación por esa cantidad de buques que fueron por el otro lado. A su vez, existe otra compensación adicional para crecientes extraordinarias que puedan perjudicar la navegación a los barcos que utilizan el Canal Mitre. Qusiera que los señores senadores leyeran con tranquilidad este artículo, porque describe crudamente cómo se toma una decisión en el pensamiento liberal de la economía, con un sentido totalmente dirigista. Utilizo este último término para que vean que no soy un liberal.

Con esta compensación el Gobierno argentino está tratando de asegurar de todas maneras al concesionario la rentabilidad, ya que nota que la competitividad del Canal Martín García es claramente favorable a nuestros intereses. Esta es la situación planteada.

Otro elemento a tener en cuenta es que si los barcos no pasan por Martín García, los costos de su mantenimiento serán mayores para el Estado uruguayo. Esto es así porque si el mantenimiento anual insume U$S 9:000.000 y no existiera un peaje que reduzca esta cifra, naturalmente el dinero deberá ser aportado por Argentina y Uruguay en forma conjunta. Entonces, aquí estamos apostando a aumentar progresivamente el tráfico y como Argentina advierte que eso se va a producir irreversiblemente, para estimular la presencia del concesionario en el Canal Mitre, le asegura una compensación contra las arcas del Estado por los barcos que pasen por Martín García. Esto nos demuestra, entre otras cosas, las ventajas que tenemos y las presiones que esto produce.

SEÑOR SUBSECRETARIO.- He advertido que la preocupación de los señores senadores en estos últimos minutos, ha estado referida a la razón de ser de la participación nacional en este proyecto. Válidamente, el señor senador Gargano planteaba su inquietud en cuanto a la justificación desde el punto de vista económico del esfuerzo que implica para el Estado uruguayo la participación en el subsidio.

Es necesario precisar que este tema está ligado al proyecto "Hidrovía Paraguay-Paraná" y a la presencia del Puerto de Nueva Palmira como el último lugar de trasbordo, en la bajada de la hidrovía, hacia buques de ultramar. Esto nos coloca en una posición en la cual

aparecemos casi en el límite que nos ha puesto en dificultades en la negociación con las autoridades argentinas, ya que no sólo hemos tropezado con los intereses privados, que por lo general no están del otro lado de la mesa, sino que allí se encuentran representantes de determinados organismos que, en cierta medida, están manifestando los intereses de estos sectores.

La primera pregunta que surgió fue acerca de cuál es la posición del Uruguay en el tema de la Hidrovía Paraguay-Paraná.

La idea de la hidrovía nace del hecho de que en estos últimos años se ha cultivado extensiones muy vastas, tanto en Paraguay como en la zona de Brasil que lindera con aquél --por ejemplo, el Estado de Rondonia o el Mato Grosso-- y la zona este de Bolivia, como por ejemplo, Santa Cruz de la Sierra que tiene un gran transporte de carga. Todo esto constituye un valor potencial, de futuro. Frente a esto, Argentina observa que actualmente en la hidrovía Paraguay-Paraná, el 90% de las cargas se originan en su territorio con su producción y se transportan en sus buques. Entonces, se preguntan por qué los uruguayos quieren interferir en este negocio.

La idea de Nueva Palmira surgió a raíz de su posición estratégica en la salida del Canal Martín García, que brinda condiciones naturales mejores para salir hacia el mar que el canal de alternativa. Por ello, se quiso aprovechar esta situación y prestar alternativamente servicios portuarios allí y luego en el Puerto de Montevideo.

Además, hay que tener en cuenta que el desarrollo del Canal Martín García no sólo es el que le va a dar todo el potencial a Nueva Palmira para que se transforme en el gran puerto de trasbordo de parte de las cargas que bajarán por la hidrovía Paraguay-Paraná --ya sabemos

que, necesariamente, otra parte de ellas irá por el Canal Mitre--, sino que ésta es la única posibilidad de que exista navegación de alto calado por el Río Uruguay. No tendría sentido dragar el Río Uruguay para buques de gran calado sin que lo admitiera el Canal Martín García, ya que los barcos tendrían que bajar por este río, desde Paysandú y Fray Bentos, entrar por el canal a territorio argentino y bajar por el Paraná.

Es decir que actualmente el proyecto del Canal Martín García, no es sólo para darle al Puerto de Nueva Palmira toda su proyección como puerto de trasbordo aprovechando por lo menos parte de las cargas de este proyecto de la hidrovía que se desarrollará en el futuro, sino que resulta fundamental toda vez que queramos mejorar la navegación mediante dragados en el Río Uruguay, para mantener los buques en todo su trayecto en aguas jurisdiccionales uruguayas y darle --tal como manifestaba el señor Ministro-- todo el valor geopolítico de nuestra posición. De esta manera, Nueva Palmira se estaría alimentado y podríamos tener una cierta defensa incluso en los costos, porque va a existir un peaje no sólo para los buques que bajen por la hidrovía Paraguay-Paraná, sino también para los que bajen desde nuestros puertos o de los argentinos. Entonces, el Canal Martín García puede tener una doble fuente de alimentación, es decir, por un lado, de parte del tráfico que baje por la hidrovía Paraguay-Paraná y, por otro, del que baje por el Río Uruguay, en la medida en que, aspiramos, se hagan mejoras de dragado, señalización y balizamiento que permitan llegar a los Puertos de Fray Bentos, Paysandú, Salto y a los argentinos de la banda occidental de este río.

SEÑOR PRESIDENTE.- Teniendo en cuenta los intereses que están actuando

dentro de la Argentina, la conclusión que debe extraerse es que Nueva Palmira no va a ser el puerto de la hidrovía, sino que va a compartir su tráfico en una proporción que no conocemos. Es evidente que Argentina va a continuar haciendo todo lo posible para que ese 90% del transporte fluvial que se genera en ella, salga por donde le convenga a ese país que, como es obvio, no será por Martín García.

Por otra parte, ahora que el Puerto de Nueva Palmira no va a ser el gran puerto de la hidrovía, sino uno de ellos, a su vez, va a depender también de otro aspecto vinculado con el dragado del Río Uruguay, lo que en su momento puede determinar otro problema con la Argentina en cuanto a la forma en que se realice el mismo y a sus costos.

En segundo lugar, la eventualidad de que esa producción potencial --todavía no existe-- básicamente derivada del transporte de la madera, sea de la suficiente envergadura como para que en el caso de que posteriormente Nueva Palmira tenga las posibilidades de conectarse con el Oceano Atlántico a través de Martín García, se concrete en el futuro. Esa es la realidad actual.

SEÑOR MINISTRO.- La realidad es que en la medida en que se potencie la actividad de Nueva Palmira, también ocurre lo mismo con sus posibilidades e inversiones a partir de todos los países que estén vinculados a la hidrovía. Se sabe, por ejemplo, que existen intenciones de realizar importantes inversiones en ese lugar para exportadores cerealeros, combinados con agroindustrias, en la medida en que el Canal Martín García esté dragado. Esto es algo que lo sabe la República Argentina y le consta que la potencialización de inversiones en Nueva Palmira y en la zona franca son realmente exponenciales desde el punto de vista de estas posibilidades.

Por lo tanto, si no existe posibilidad de realizar este dragado, las inversiones se pueden derivar, ya sea para Paranaguá o Rosario, que son los que tienen la competitividad.

El tema del dragado del Río Uruguay, en esta área, no es de gran importancia, porque ya está funcionando para el Norte y no se vincula con la Hidrovía. En aquel lugar ya tenemos un dragado de Concepción del Uruguay, que sigue hasta abajo y que lo está haciendo la República Argentina para facilitar dicho Puerto, al que han adicionado una zona franca. Nosotros deseamos la navegabilidad hacia arriba, hasta Salto, para finalizar todos los puertos.

Seguidamente voy a leer un artículo resumido que nos permitirá apreciar cuál es la posición y situación actual de la postura argentina. "En resumen, con el único objetivo visible y mencionable de evitarle a una empresa privada argentina la competencia muy relativa del puerto uruguayo de Nueva Palmira, en la eventual captación de los negocios de transferencia portuaria del medio de transporte fluvial al marítimo que puedan generar los futuros incrementos de las cargas de Brasil y Paraguay, gracias a la Hidrovía proyectada, la Secretaría de Transporte de la Argentina aplica una política de dragado que innecesariamente costará cientos de millones de dólares a las agotadas arcas fiscales; que perjudicará al 65% de las exportaciones tradicionales argentinas que se embarcan en los puertos del Río Paraná, al obligarlos a utilizar una vía difícil, costosa y riesgosa navegación por un río cuajado de curvas cerradas como el Paraná de Las Palmas y un canal fácilmente embarcable como el E. Mitre, el cual carece, además, de posibilidades futuras de mayores profundizaciones; que perjudicará seriamente los puertos nacionales de La Plata y Buenos Aires --este último el mayor del país y el que moviliza el 100% de la carga general en contenedores--; que arriesgará los beneficios del proyecto multinacional de Hidrovía Paraguay-Paraná --de Puerto Cáceres a Nueva Palmira-- y que pone también en riesgo la estratégica amistad con el Uruguay y el control del Río de la Plata que con tanta visión lograra fortalecer el Presidente Perón con la firma del Tratado del Río de la Plata." Disculpen que siga con esta lectura pero creo que es conveniente hacerlo.

Seguidamente se expresa: "En la Resolución del Ministerio de Economía y Obras y Servicios Públicos Nº 922/93 se lee: Artículo 1º:

Modificación Art. 19 del Pliego de Bases y Condiciones para la Licitación Pública Nacional e Internacional del Dragado del Canal Mitre por el régimen de Concesión de Obra Pública por Peaje --para la obra de dragado de Rosario al mar pasando por Canal E. Mitre--.-

Artículo 1.9: La concesión está basada en el principio del riesgo empresario, por tanto no podrán ser invocadas razones de modificaciones en las condiciones del mercado de bienes y/o servicios comprometidos en la concesión". Entre paréntesis, el articulista, que es un hombre muy estudioso dice: "(Hasta aquí todo parece correcto, pero sigue el texto diciendo); sin perjuicio de ello, en el caso que se construyeran vías navegables alternativas --léase Canales de Martín García-- que provoquen una pérdida en el tráfico y por ende disminución de los ingresos por cobro de tarifas, el Estado Nacional realizará aportes compensatorios adicionales a los estipulados en el Art. 2.2, que cubran la recaudación caída --¡al traste con el primer párrafo!--." Con esta expresión, parece querer significar que se termina lo anterior. Continúa diciendo: "En una palabra, ¡Garantía de tráfico y de ingresos! con lo cual se da por tierra con toda la teoría pregonada de riesgo empresario.- ¿Cómo se puede llamar a esto una licitación por concesión de obra pública? --inversión a cargo del concesionario y recuperación de ella con cobro de peaje-- con riesgo empresario, si el concesionario recibirá del Estado Nacional U$S 40:000.000 por año de aportes, sin cargo de devolución más U$S 20:000.000 --aproximadamente-- de cobro de tarifas de peaje a los usuarios, más las dragas, embarcaciones y edificios de la DNCP y VN, más compensaciones del Estado por crecientes extraordinarias más otras compensaciones por pérdida de tráfico y de ingresos por peaje?".

Asimismo se pregunta por qué se aplican criterios tan disímiles entre el canal Mitre y la licitación de las terminales del Puerto de Buenos Aires, cuyos Pliegos dicen lo siguiente: "El concedente" --se refiere al Puerto de Buenos Aires-- "no otorga ningún tipo de subvención para el funcionamiento de las Terminales ni garantiza su rentabilidad, ni el Monto de Referencia Anual de Tasas a la Carga de cada Terminal que se fija en el respectivo Pliego Técnico Particular. Tampoco extenderá avales para la tramitación de crédito interno o externo. Tampoco asumirá responsabilidad alguna por eventuales futuras medidas económicas, de habilitación de nuevos puertos o Terminales o de cualquier otro tipo, que directa o indirectamente puedan implicar alteraciones en el volumen de carga pasante por las Terminales que se licitan. ¿Se deberán estas diferencias a que en el caso del dragado, a quien se beneficia es la Terminal 6 --Aceitera Deheza-- y en el caso de las terminales portuarias quien se perjudica es el Puerto de Buenos Aires, lo cual no parece importar?"

Dentro de este entorno es que se están manejando todas estas decisiones y a partir de aquí el Uruguay ha intentado remontar para llegar a este punto, que es el de firmar el próximo viernes el llamado a licitación con el Pliego de Condiciones para el Canal Martín García. Si no fuera por esas notas reversales del año 1991, y que se pueden calificar como salvadoras, como lo fue el Tratado de Límites del Río de la Plata de 1973, que también dio por tierra la vieja teoría de las costas secas de Estanislao Zeballos, estaríamos hoy sin ninguna posibilidad de rescatar un principio que hace a nuestra independencia geopolítica. Indudablemente van a haber costos y dificultades, así como cierta incertidumbre y lo asumimos, porque no podemos decir, en nombre

de la Cancillería y de todos los que hemos trabajado en torno a este tema, que todo es agua de rosas. Simplemente decimos que es una definición geopolítica que intentamos preservar para que el Uruguay mantenga, sobre todo en el Puerto de Nueva Palmira y en su Canal de navegación, la independencia que necesita para manejarse sin estar subordinado a intereses de esta naturaleza. Los mismos no sólo cuestionan su soberanía sino también la transparencia con que deben manejarse los negocios públicos.

Esta es, en cierta forma, la preocupación que nos ha llevado a toda esta negociación y si los señores senadores tienen alguna duda, estamos a disposición de ustedes aquí y en la Cancillería. Ustedes pueden trabajar en nuestra Secretaría con los técnicos y con la propia Comisión Administradora del Río de la Plata. Asimismo, pienso que sería conveniente que visitáramos la Isla Martín García y la Sede de la Comisión Administradora del Río de la Plata para ver "in situ" cómo son todas estas cosas y el manejo que se le da ya que si bien parecen tan objetivas, se les pone mucha pasión en cada una de las definiciones.

Por todas estas razones es que deseábamos intercambiar ideas con ustedes para, de alguna forma, sentir las observaciones, las críticas y también el respaldo sobre algo que a nuestro entender debe ser de futuro y que está muy vinculado a la suerte del país históricamente hacia atrás y fundamentalmente hacia el futuro. Naturalmente que esto implica incertidumbre y de ninguna forma podríamos dar algunas seguridades porque estaríamos incurriendo en un acto de irresponsabilidad política.

SEÑOR BLANCO.- Por razones de orden personal voy a tener que retirarme pero, antes de hacerlo, deseo señalar el aprecio que me merece la

visita del señor Ministro, del señor Subsecretario y de la delegación que lo acompaña. Asimismo, valoro la información que nos han brindado y esa disposición de diálogo, que es muy constructiva y positiva en la relación entre los poderes políticos del Gobierno.

Asimismo, deseo manifestar mi respaldo a las gestiones realizadas, a efectos de habilitar el dragado del Canal Martín García. Más allá de las lógicas incertidumbres que provoca una obra de esta naturaleza y de ciertos aspectos que, obviamente, a esta altura no pueden ser contestados --porque son interrogantes acerca de intereses comerciales que a todos se nos presentan, como lo han reconocido con mucha honestidad el señor Ministro y sus asesores--, creo que es importante para varios objetivos nacionales que ella pueda realizarse. Lógicamente, no puedo abrir una opinión con respecto a las condiciones de la misma y demás, porque no hemos examinado el tema, tiene un carácter sumamente técnico y deberíamos tener un conocimiento acabado de los pliegos respectivos. Sin embargo, sí me voy a pronunciar sobre la concepción política acerca de la necesidad de que la obra se realice, en beneficio de nuestra posible participación en la hidrovía, en la utilización del río Uruguay y en el desarrollo de una zona como la de Nueva Palmira que --no sólo desde el punto de vista de la hidrovía-- en el ámbito del MERCOSUR está muy bien ubicada. Concretamente, me refiero a la Zona Franca allí existente y a las inversiones que se están canalizando, lo que le permitirá tener una influencia importante en el desarrollo de la región, específicamente en el litoral oeste de nuestro país y, fundamentalmente, en el argentino.

Quería dejar esta constancia para que quede registrada en la versión taquigráfica, a la vez que solicito excusas al señor Ministro y sus asesores, así como a los compañeros de la Comisión de Asuntos Internacionales, pues me veo en la necesidad de retirarme antes de que finalice la sesión.

SEÑOR PRESIDENTE.- Hago mías las palabras pronunciadas por el señor senador Blanco. Al mismo tiempo, advierto las dificultades existentes para desarrollar las negociaciones con la República Argentina, a que se ha hecho referencia. A ello, debo agregar mi preocupación porque, en definitiva, existen una serie de factores que, evidentemente, no pueden ser controlados por la Cancillería porque forman parte de decisiones ajenas. Indudablemente, este es un tema que debemos seguir con atención y, por supuesto, todos estamos dispuestos a brindar el apoyo necesario para lo que implique salvar un proyecto tan importante para nosotros, tal como lo señalaba el señor senador Blanco.

En nombre de la Comisión, solamente me resta agradecer la presencia del señor Ministro y sus asesores, así como la información que nos han brindado.

Se levanta la sesión.

(Es la hora 19 y 48 minutos)